

Ed.

481. Nefndarálit

um frv. til laga um Austurveg.

Frá samgöngumálanefnd.

Nefndin hefur kynnt sér og borið saman með gaumgæfni frumvarp þetta og nefndarálit millipinganevndar þeirrar, er skipuð var af Alþingi til þess að rannsaka og skila rökstuddu álitu um samgöngubætur milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins. Er frumvarpið í fyllsta samræmi við niðurstöðu nefndarálitsins, bæði að því er snertir vegarstæði og gerð vegarins að öðru leyti; sama er að segja um tíma-akvarðanir, sem gerðar eru um framkvæmd þessa stórvirkis, og það, hvar hafizt skuli handa við gerð hins nýja vegar. — Einn nefndarmanna hreyfði því, að réttmætt væri að fella inn í frumvarpið ákvæði um, að hinn fyrri þjóðvegur um Svinahraun og Hellisheiði yrði numinn úr þjóðvegatölu, þegar Austurvegur verður fullger á tilsvarandi svæðum. Féllst nefndin á að flytja breytingartillögu, er að þessu lýtur, enda á þar öllu að vera óhætt, því að allt skal miðast við samgöngubætur, en enga samgönguröskun fyrir þá, er húa að núverandi þjóðvegi, og hlýtur í framkvæmdinni að verða séð um, að svo verði.

Þá þykir nefndinni rétt að geta þess, að tillögu millipinganevndarinnar um vara-leiðir raskast að engu leyti og horfa jafnt til framkvæmda, þóit frumvarp þetta verði að lögum og framkvæmdum hagað eftir því. En um þessa leið eina, er frumvarpið fjallar um, gerir millipinganevndin tillögu um ákveðið árabil til framkvæmdanna og aðra ákveðna tilhögun, er gerir lagasetningu þá, er hér kemur til greina, eðlilega og nauðsynlega.

Nefndin gerir það að tillögu sinni, að frumvarpið verði samþykkt með þeirri breytingartillögu, er minnzt hefur verið á og skráð verður hér á eftir, en að öðru leyti óbreytt. Ýtarlegri greinargerð verður að teljast óþörf, þar eð hið fróðlega og greinagóða álit millipinganevndarinnar verður prentað hér sem fylgiskjal.

BREYTINGARTILLAGA.

Á eftir 7. gr. komi ný grein, er hljóði svo (og breytist greinatala samkv. því):
Núverandi þjóðvegur frá Svinahrauni neðanverðu og austur yfir Hellisheiði skal numinn úr tölu þjóðvega, þegar tilsvarandi kafli Austurvegar er fullger.

Alþingi, 25. febr. 1946.

Eiríkur Einarsson,
form., frsm.

Ingvar Pálmason,
fundaskr.

Steingr. Aðalsteinsson.

Fylgiskjal.

Nefndarálit millipinganevndar í samgöngumálum Suðurlandsundirlendisins.

I. Störf nefndarinnar og starfshættir.

Hinn 10. marz 1944 var svo hljóðandi ályktun samþykkt í sameinuðu Alþingi um ákvörðun og framkvæmd gagngerðra samgöngubóta frá Reykjavík austur í Ölfus:

„Alþingi ályktar að fela 5 manna nefnd að rannsaka og skila rökstuddu álitu um það, á hvern hátt verði hagkvæmast og með mestu öryggi tryggðar samgöngur milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins, enda ljúki nefndin störfum svo fljótt sem auðið er.

Nefndinni ber að semja kostnaðaráætlun um þær samgöngubætur, er hún leggur til, að gerðar verði.

Fjórir nefndarmenn skulu kosnir hlutbundinni kosningu í sameinuðu Alþingi, en vegamálastjóri vera fimmti maður í nefndinni og formaður hennar.

Kostnaður við störf nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði.“

Þann hinn sama dag kaus Alþingi þessa menn í nefndina:

Emil Jónsson, vitamálastjóra,

Gunnar Benediktsson, rithöfund,

Jón Gunnarsson, framkvæmdastjóra, og

Árna Snævarr, verkfræðing.

Vegamálastjóri, sem samkv. nefndri þingsályktun er formaður nefndarinnar, kvaddi nefndina saman til fyrsta fundar í skrifstofu sína hinn 27. s. m. Nefndin kaus Árna Snævarr fyrir ritara.

Á þessum fundi og öðrum, er haldinn var 30. s. m., voru athugaðir upprættir af þeim leiðum, er komið höfðu til tals milli Reykjavíkur og Selfoss og mældir höfðu verið. Vegamálastjóra var falið á hendur að afla sem fullkomnastra upplýsinga um flutningamagn yfir Hellisheiði með því að safna skýrslum frá fyrirtækjum austanfjalls um magn þeirra vara, er fluttar hefðu verið á vegum þeirra hvers um sig, afla skýrslna frá sérleyfishöfum á þessari leið um farþegaflutninga og einnig láta fara fram umferðatalningu, eftir því sem kostur væri á. Þá var einnig á síðari fundinum rætt um kostnaðaráætlanir hinna ýmsu leiða, að svo miklu leyti, er þær lágu fyrir, og vegamálastjóra falið að sjá um mælingar og kostnaðaráætlanir á tilnefndum leiðum til viðbótar því, sem áður hafði verið gert. Árna Snævarr var falið að gera uppkast að heildarkostnaðaráætlun um steinsteyptan veg.

Sumarið 1944 var unnið að ýmsum mælingum og undirbúningi áætlana. Í júnímánuði fóru nefndarmenn aðrir en Jón Gunnarsson um Þrengslaleið frá Litla-Reykjafelli niður í Ólfus hjá Vindheimum, til þess að kynna sér leið þessa. Auk nefndarmanna voru með í förinni Jón Víðis mælingamaður í vegamálastofunni og Jón Ingvarsson verkstjóri. Var leiðin athuguð, og kynntu nefndarmenn sér staðhætti, meðal annars með tilliti til notkunar stórvirkra vinnuvéla.

Seint í október um haustið hófust fundir að nýju. Emil Jónsson var þá orðinn samgöngumálaráðherra og tilkynnti, að hann léti af störfum í nefndinni. Í hans stað var skipaður Ingimar Jónsson skólastjóri. Í desember fór Jón Gunnarsson einnig úr nefndinni, sökum farar til Vesturheims, og tók Árni Eylands framkvæmdastjóri sæti í nefndinni í hans stað.

Á tímabilinu til áramóta voru haldnir 7 fundir.

Á fyrsta fundinum 1945 lagði vegamálastjóri fram svör frá þeim aðilum, sem skrifað hafði verið um vorið til að fá upplýsingar um flutningsmagn, sömuleiðis lagði hann fram umferðatalningu, sem hafði farið fram um sumarið, einnig upplýsingar, er hann hafði fengið frá póst- og símamálastjóra um farþegafjölda á sérleyfisleiðum á Suðurlandsundirlendi. Þá lagði vegamálastjóri einnig fram skýrslu um það, hve marga daga Hellisheiði hefði verið ófær vegna snjóá árin 1940—1944. Þá og á næstu fundum var rætt um járnbrautarmálið og tekin afstaða í því, sem síðar verður rætt um. Einnig var á þeim fundi rætt mjög vandiega um samanburð á Kamba- og Þrengslaleið. Var ákveðið að kynna sér nánar en áður, hverjir möguleikar væru á því að leggja góðan og hallalítinn veg um Kamba. Fór nefndin 2. nóv. með mælingamann austur, og var athuguð ný leið, sem nefndarmenn komu sér saman um, að væri sú líklegasta, sem þar væri um að ræða.

Á áðurnefndum fundum til áramóta var síðan haldið áfram að ræða um Kambaleiðina á grundvelli nákvæmra mælinga, er fram fóru á veginum niður Kamba eftir þessa för, og samanburð á henni og Þrengslaleið. Var ákveðið, að vegamálastofan gerði áætlanir um undirbyggingu vegar eftir báðum þessum leiðum, þar sem lagt væri til grundvallar breidd vegar 8,75 m.

Þegar snjóalög voru mest síðastliðinn vetur og umferð hafði stöðvazt um Hellis-

heiði, fór starfsmaður í vegamálastofnunni, Jón Víðis mælingamaður, og einn nefndarmanna, Gunnar Benediktsson, upp á Hellisheiði og alllangt suður í Þrengsli til þess að kynna sér samanburð á snjóalögum á þessum tveim leiðum. Næsta dag fóru nefndarmennirnir með Jóni Víðis upp úr Ölfusinu hjá Þurá og gengu eftir hjallanum fyrir ofan Hjalla og inn undir Eldborgarhraun á ráðgert vegarstæði um Þrengsli. Hafði áður komið til tals, hvort ekki mundi hægt að leggja veginn þessa leið niður í Ölfusið, því að með því mundi hægt að stytta Þrengslaleiðina allverulega. Í júní 1945 fóru nefndarmennirnir aftur þessa sömu leið, til að ganga úr skugga um, hvernig vegarstæði væri þarna, og hafði vegamálastofnan þá þegar látið framkvæma mælingar á þessari leið.

Allan þann tíma, er nefndin hefur starfað, hafa auk fundahalda verið tíðar viðræður milli Árna Snævarr verkfræðings, ritara nefndarinnar, vegamálastjóra og Jóns Víðis, sem hefur unnið mest að áætlunum þeim og mælingum, er gerðar hafa verið.

Seint í júlímánuði 1945 lágu orðið fyrir þær mælingar og áætlanir, er nefndin taldi nauðsynlegar, áður en teknar væru ákvarðanir og lagðar fram rökstuddar tillögur samkvæmt þingsályktuninni. Eftir að nefndarmenn höfðu kynnt sér rækilega þau gögn, sem fyrir lágu, og rætt ýtarlega um niðurstöður þessara rannsókna, gekk nefndin frá eftirfarandi nefndarálití síðla hausts 1945. Hafði þá nefndin haldið alls 22 fundi.

II. Samgöngubörf.

Á Suðurlandi hagar þannig sveitum, sem kunnugt er, að Reykjanesfjallgarður markar ákveðna héraðaskiptingu. Frá öndverðu hafa héruðin beggja megin þessa fjallgarðs skipzt á fjárhagslegum og atvinnulegum verðmætum, og liggja til þessa orsakir beinlínis landfræðilegs eðlis. Austan fjalls er stærsta undirlendið, víðáttumestu og ef til vill beztu sveitir landsins, en við strendur þeirra sveita hafnleysur einar að kalla má. Vestan heiðar eru að visu einnig blómlegar lendur, þótt ekki séu stórar, en hafnir góðar og fengsæl fiskimið skammt undan. Þangað hefur og meginstraumur siglinga til landsins legið um langan aldur. Þessi héruð hafa því í viðskiptalegu tilliti verið nátengd á umliðnum öldum og ferðir því tíðar um fyrrnefndan fjallgarð. En hann hefur jafnan þótt torfæra hin mesta, og kynslóð eftir kynslóð hefur reynt að gera götuna greiðari, og geyma leiðirnar merki þeirra átaka allt frá vörðudum vegslóða til þess vegar, er nú tengir þessi héruð.

Um Hellisheiði var fyrst lagður vegur nokkru fyrir síðustu aldamót. Síðan hafa miklar endurbætur verið gerðar og veginum víða breytt, og hefur þessi vegur síðan verið aðalsamgönguæð milli þessara landshluta. Hefur oft verið rætt um gagngerðar endurbætur á veginum, og enn á ný er komið á dagskrá hjá þjóðinni að hefja nýtt átak, hið stærsta fram að þessu, og byggja nýjan og betri veg og bæta samgöngur þessara héraða til mikilla muna. Er þörf slikra samgöngubóta nú orðið mjög aðkallandi.

Í suðvesturhluta landsins, eða þeim sýslum, er viðskiptalega eru tengdar höfuðstað landsins, býr nú yfir helmingur allra landsmanna. Hefur fólksfjölgun í þessum landshluta (Gullbringu- og Kjósarsýslu, Árnessýslu, Rangárvallasýslu og Vestur-Skaftafellsýslu, Hafnarfirði og Reykjavík) verið mjög ör hina síðustu áratugi, eins og eftirfarandi tafla sýnir:

1901	.....	24729
1910	.....	29526
1920	.....	35429
1930	.....	46988
1940	.....	57347
1944	.....	64359

Fyrir þennan landshluta er, eins og áður er að vikið, vegur um Reykjanesfjallgarð mjög þýðingarmikill, og með auknum hraða í viðskiptum og fullkomnari

verkaskiptingu innan þjóðfélagsins vaxa kröfur þær, sem gera þarf til samgangnanna. Í þessu sambandi má benda á, að í sýslunum þrem á Suðurlandsundirlendinu var 1942: Tala nautgripa 10817, eða um 26% af nautgripaeign landsmanna, og tala sauðfjár 115921, eða 18% af sauðfjäreign landsmanna. Mun nú hvergi á landinu vera jafnmikil nauðsyn gagngerðra samgöngubóta og í þessum landshluta, sem hér hefur verið rætt um.

Í eftirfarandi greinargerð eru rakin helztu atriði, er snerta samgöngur á þessu svæði, og lýst þeim tillögum, er fram hafa komið til úrbóta, og álit nefndar um framtíðarlausn þessa samgöngumáls.

III. Flutningar og umferð milli Reykjavíkur og Selfoss.

Svo sem kunnugt er, hefur mjög verið kvartað yfir því, að flutningar teppast yfir Hellisheiði á veturnum vegna snjóalaga. Eftir að Þingvallaleið var opnuð, hefur þó ástandið mjög batnað. Um þetta atriði hefur nefndin aflað sér upplýsinga, að því er snertir hin síðari ár, eins og eftirfarandi skýrsla um vetrarumferðina ber með sér:

1940:

Frá 18. febrúar var Hellisheiði ófær í 24 daga. Mjólk flutt á snjóbifreiðum og dráttarvél með tengisleða í 3 daga, 23. til 25. febr., en á bifreiðum um Þingvöll í 17 daga. Engin mjólk var flutt í 4 daga.

Frá 17. nóv. er Hellisheiði ófær í 6 daga og að mestu í 8 daga, þessa 14 daga er fært um Þingvöll.

1941:

Hellisheiði fær allan veturinn frá nýári. 3. febr. er slæm færð. 11. des. til 15. des. er slæm færð um Hellisheiði, en þó alltaf farið.

1942:

Frá nýári er Hellisheiði slæm yfirferðar 1 dag, 2. febr., og fara þá sumir bílar um Þingvöll.

Í desember er Hellisheiði hálfófær 30. og 31., en er þó alltaf farin.

1943:

Frá nýári var Hellisheiði ófær í 53 daga og þá farið um Þingvöll nema 3 daga, sem báðar leiðir voru ófærar.

Síðustu 5 dagana í desember er Hellisheiði ófær að mestu. Er þá farið um Þingvöll.

1944:

Frá nýári komst enginn bill yfir Hellisheiði í 48 daga, en í 3 daga þó á harðfenni.

12 daga komst engin mjólk til Rvíkur, en um Þingvöll var farið 36 daga.

Eins og af þessu sést, hafa algerðar umferðateppur komið fyrir, en vaxandi flutningsmagn á þessari leið og nauðsyn daglegra afurðaflutninga krefjast meira öryggis

Um flutningsmagnið hefur nefndin aflað upplýsinga eftir föngum. Í fyrravor ritaði vegamálastjóri, eins og áður er getið, öllum verzlunum og fyrirtækjum austanfjalls, sem hafa flutninga með höndum, og óskaði upplýsinga um flutningsmagn hvers einstaks á undanförunum árum. Skyldi greina sérstaklega flutningsmagn að austan og austur. Urðu að telja má allir hlutaðeigendur við beiðni nefndarinnar. Þó voru sumar skýrslurnar það lítið sundurgreindar, að ekki var unt að flokka flutningsmagnið eftir vörutegundum, eins og nefndin hafði ætlað sér. Gleggstar voru skýrslurnar fyrir árið 1943, enda eðlilegast að miða núverandi flutningsmagn við það ár.

Samkvæmt þeim og leiðréttingum, er nefndin hefur gert áætlanir um, má telja, að vöruflutningsmagn hafi verið þetta 1943:

Flutningsmagn frá Reykjavík að Selfossi	20000 tonn
Flutningsmagn frá Selfossi til Reykjavíkur	17700 —
	<hr/>
Samtals	37700 tonn

Flutningsgjald milli Reykjavíkur og Selfoss má áætla 50 kr. fyrir hvert tonn. Verður þá heildarflutningskostnaðurinn sem næst kr. 1900000.00.

Samkvæmt skýrslum póststjórnarinnar fóru 1943 með sérleyfisbifreiðum yfir Hellisheiði samtals 76649 manns, og námu fargjöldin kr. 745000.00.

Um ferðir almennra fólksbifreiða eru ekki skýrslur, en talning hefur farið fram nokkuð oft og þá helst á árunum 1944 og 1945. Samkvæmt talningu bifreiða við Ölfusárbrú nærri því í 12 mánuði má lauslega áætla, að um 20000 slíkar bifreiðar hafi farið um brúna. Með því að telja frá 10% fyrir innansveitarumferð er áætlað, að 18000 venjulegar fólksbifreiðar fari árlega yfir Hellisheiði, og er þá jafnframt gert ráð fyrir því, að talsvert af slíkum bifreiðum fari sérstaklega á sumrin ekki um Ölfusárbrú, heldur efri leið upp í Grímsnes.

Lauslega má gizka á, að $\frac{2}{3}$ hlutar bifreiðanna séu einkabifreiðar, en $\frac{1}{3}$ hluti leigubifreiðar.

Fæst þá lausleg áætlun um heildarflutningskostnað þessa leið þannig:

Vöruflutningar	kr. 1900000.00
Fargjöld með sérleyfisbifreiðum	— 765000.00
Ferðakostnaður með venjulegum fólksbifreiðum ..	— 1000000.00

Samtals kr. 3665000.00

Hér er því um svo mikið flutningsmagn að ræða, að jafnvel litil lækkun flutningsgjalda fyrir bættan veg nemur allverulegri upphæð. Þá er og á það að líta, að vafalaust mun flutningsmagnið enn vaxa. Þannig eru vöruflutningarnir nú þegar þrisvar sinnum meiri en Sv. Möller áætlaði á 10. ári járnbrautar.

Telur því nefndin, að aðstæður séu hér slíkar, að ótvírætt sé hagkvæmt og réttmætt að verja allmiklu fé til þess að bæta samgöngurnar frá því, sem nú er.

Verði gerður vandaður malarvegur, sem áætlað er að kosti 7.2 millj. kr., um Þrengslin, samsvara 4% af þeirri upphæð nálægt 8% lækkun á flutningskostnaði, og má telja vafalaust, að sá árangur næðist og miklu meiri. Viðhald þessa nýja vegar yrði vafalaust einnig ódýrara en núverandi vegar. Viðhald vegarins frá Elliðaám austur að Selfossi hefur kostað:

1941 um	kr. 110000.00
1942 — —	520000.00
1943 — —	566000.00
1944 — —	499000.00

Steyptur vegur ofan á malarveginn ásamt endurbótum frá Elliðaám að Lækjarbotnum er áætlað að kosti um 15,0 millj. kr., 4% af þeirri upphæð er 600 þús. kr., sem er nokkuð nálægt því, sem kostað hefur næst undanfarin ár árlegt viðhald núverandi vegar frá Elliðaám austur að Ölfusá, hins vegar er árlegt viðhald steyptra vegar tilföllum lítið, sérstaklega þar sem umferð er ekki meiri en hér er gert ráð fyrir. Umferð er nú um 400 bifreiðar á dag um hásumartímamann, en miklu minni aðra tíma ársins. Jafnvel þó að meðalumferð tvöfaldist, telst það ekki mikil umferð á steyptra vegi. Í Svíþjóð var talið hæfilegt skömmu fyrir strið að áætla viðhaldskostnað steyptra vega með allt að 1000 bifreiða meðalumferð á dag, 180 s. kr. á km. Má telja ekki óvarlegt að áætla hér kr. 1000.00 á ári, eða samtals um 60 þús. kr. Hér við má bæta nokkrum kostnaði við viðhald undirbyggingar, kanta og ræsa, sem er talið ríflega áætlað að nema öðrum 60 þús. kr., eða samtals viðhald vegarins 120 þús. kr.

Samkvæmt erlendum upplýsingum er talið hæfilegt að miða við, að steypur vegur endist 30 ár og þurfi þá að verja til endurnýjunar sem svarar helmingi stofnkostnaðar.

Þess má geta, að erlendis mundu menn þó yfirleitt ekki gera steinsteyptan veg fyrir ekki meiri umferð en hér er nú, heldur frekar með einhverri gerð malbiks, sem þar yrði miklu ódýrari, en nefndin er sammála um, að vegna reynslu hér, svo og annarrar aðstöðu, er gerir malbikið tiltölulega dýrara hér, þá komi aðeins steypur vegur til greina.

15 millj. kr. áætlun fyrir steinsteyptan veg ofan á malarveginn og endurbætur að Lækjarbotnum er miðað við 250 kr. verð fyrir 1000 kg sements. Ef sementsverð verður lægra, sem ekki er óvarlegt að gera ráð fyrir, þá lækkar kostnaðurinn mjög verulega, þannig með 200 kr. verði í 13,6 millj. króna. Verðlækkun á sementi veltur að miklu leyti á flutningsgjaldinu, því að varla má búast við, að kaupverð frá verksmiðju lækki, en nú eru flutningsgjöld á sjó mjög há.

Sé miðað við, að hver m steypst vegur kosti kr. 250.00 og vextir af stofnkostnaði séu 4%, má finna árlegan beinan kostnað þannig:

Vextir af stofnkostnaði	kr.	10.00
Fyrning steypst vegar, að hálfu á 30 árum	—	2,25
Viðhaldskostnaður	—	2.00

Samtals krónur: 13.75

Þannig verður árlegur beinn kostnaður fyrir allan steypa veginn, frá Elliðaám til Selfoss, samtals kr. 770 þús.

Í framangreindum kostnaðaráætlunum hefur verið sleppt kaflanum frá Reykjavík inn að Elliðaám, með því að hann er talinn fullgerður sem malbikaður vegur.

Til þess að heilbriggt sé að leggja í svo mikinn kostnað, þurfa flutningsgjöld að lækka mjög verulega, en 20% af núverandi flutningskostnaði nema nálægt þessari upphæð. Til þess að ná verulegri lækkun, þarf að skipuleggja betur en nú bæði fólks- og vöruflutninga með notkun stærri bifreiða, sem hafi tengivagna til vöruflutninga.

Slík framkvæmd sem þessi, að verja miklu fé til steinsteyptst vegar, byggist einnig og jafnvel sérstaklega á því, að menn hafi trú á, að framleiðsla og viðskiptalíf í héruðum þeim, sem hér eiga hlut að máli, eigi fyrir sér að vaxa mjög á næstu árum. En til þess að það megi takast vel, eru einmitt öruggar og hentugar samgöngur eitt aðalskilyrðið.

IV. Yfirlit yfir rannsókn járnbrautarlagningar.

Samkvæmt lögum, er Alþingi samþykkti 1921, fór fram fullnaðarrannsókn járnbrautarstæðis frá Reykjavík austur að Selfossi. Til rannsóknar þessarar fékk ríkisstjórnin Sv. Möller járnbrautarverkfræðing frá Noregi, og fór rannsóknin fram á árunum 1922—23. Að rannsóknunum loknum sendi Sv. Möller í ársbyrjun 1924 mjög ýtarlega skýrslu um stofnkostnað og rekstur brautarinnar. Taldi hann aðeins eina leið, um Þrengslin, koma til greina. Var það álit hans, að járnbraut þarna væri hin besta lausn til umbóta samgöngum austur á Suðurlandsundirlendið. Nam kostnaðaráætlun hans tæpum 7 millj. kr., miðað við kauplag og verðlag, sem var þá $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{3}$ af því, sem nú er.

Rekstraráætlunin sýndi rekstrarhagnað á 10. ári 223 þús. kr. upp í vexti af stofnkostnaði. Voru þá tekjurnar miðaðar við meðalflutningsgjöld 10 aurar fyrir hvern mannm. og 30 aurar fyrir hvern tonnkm. Gert var ráð fyrir að nota eimreiðar.

Jafnframt gerði vegamálastjóri í samráði við norsku vegamálastjórnina áætlun um skipulagða flutninga þessa sömu leið milli Reykjavíkur og Selfoss með bifreiðum og bifreiðasamstæðum. Varð niðurstaðan sú, að rekstrarafkoman á 10. ári

mundi verða nokkru hagstæðari en járnbrautarinnar, en með tilliti til enn vaxandi flutninga síðar taldi Sv. Möller rétt að velja járnbrautina.

Ekki varð þó úr, að neitt frumvarp um járnbrautarlagningu yrði lagt fyrir Alþingi, en samt var mikill áhugi fyrir því hjá ýmsum.

Járnbrautaráætlunin var síðan endurskoðuð af Sv. Möller í samráði við vegamálastjóra í árslok 1925. Jafnframt einnig áætlun um skipulagða flutninga með bifreiðum. Var enn álit Sv. Möller og vegamálastjóra, að járnbrautin væri heppilegasta og réttasta lausn þessa samgöngumáls. Var skýrsla um málið lögð fyrir Alþingi 1926, og kom þá fram frv. til laga um lagningu járnbrautar, og voru þá afgreidd lög nr. 26 31. maí, um heimild handa atvinnumálaráðherra til að veita sérleyfi til járnbrautarlagningar milli Reykjavíkur og Þjórsár og til að virkja Urriðafoss. Ástæður félagsins Títan h/f, sem hafði sótt eftir þessu sérleyfi, breyttust fljótlega svo, að sérleyfi þetta var aldrei veitt.

Um þetta leyti óx erlendis bifreiðanotkun hröðum skrefum, og bifreiðarnar urðu stærri, afkastameiri og ódýrari í rekstri. Þar, sem járnbrautir voru fyrir, varð þegar hörð samkeppni milli þessara flutningatækja. Varð það til þess, að menn urðu hér eðlilega meira hikandi í járnbrautarmálinu og slógu því á frest, enda óx mörgum kostnaðurinn í augum.

Vitneskjan um þessa þróun og sigra bifreiðanna í samkeppninni um flutningana dró mjög úr trú manna hér á járnbrautinni, og 1931 er lagt fyrir Alþingi stjórnarfrv. um nýjan veg frá Lækjarbotnum um Þrengslin austur í Ölfus. Fylgdi því greinargerð vegamálastjóra. Er þar vísað í viðhorf það, sem skapazt hefði í svipuðum samgöngumálum erlendis og valdið því, að bifreiðarnar báru hærri hlut í samkeppni við járnbrautir á vegalengdum innan við 100 km og jafnvel á enn lengri leiðum. Þá er og tekið fram, að flutningsgjöld með bifreiðum hafi hér lækkað nálega í það, sem áætlað var með járnbrautinni, og fyrir farþega jafnvel enn meir.

Að því er rekstur og byggingu járnbrautarinnar snerti, var þá miðað við, að notaðir yrðu dráttarvagnar knúnir með hráolíu, en þeir höfðu þá rutt sér mjög til rúms í stað eimreiða. Jafnframt voru og athugaðir möguleikar á noktun raforku til rekstrarins.

Var þá lagt til, að byrjað yrði á að leggja vetrarveg um Þrengslin, en síðan lagður nýr vegur frá Lækjarbotnum á þennan veg í Svinahraun og að síðustu gerðar aðrar endurbætur og þá e. t. v. malbikaður allur vegurinn. Frumvarpið var samþykkt á Alþingi 1932.

Fr. þetta og greinargerð sendi vegamálastjóri til Sv. Möller, og svaraði hann því með bréfi dags. 22. maí 1931, sem rétt þykir að birta hér í þýðingu.

Vegamálastjórnin, Reykjavík.

Ég hef kynnt mér rækilega tillögur þær, sem liggja fyrir um veg frá Lækjarbotnum um Þrengslin til Ölfusár. Með framkvæmd þeirra virðist mér fást góð lausn á þessu vegamáli. Ætla má að ekki verði sérlega dýrt að ráða fram úr þeim erfiðleikum, er snjóar kunna að valda á þessari leið.

Reynsla síðustu ára hefur enn frekar styrkt þá skoðun, að bifreiðar muni á fyllilega viðunandi hátt geta annað þeirri flutningaþörf, sem ætlun var að fullnægt yrði með hinni miklu dýrari járnbraut. Má því vafalaust gera ráð fyrir, að járnbrautarmálinu verði skotið á frest um langan tíma, ef ekki að fullu og öllu. Ég fyrir mitt leyti er ekki lengur í vafa um, að akvegurinn er hin eina rétta lausn.

Svo sem flutningsmagn og aðstæður eru nú til flutninga á Íslandi, geta nú tíma bifreiðar fyllilega fullnægt flutningaþörfinni, og verða flutningar á þann hátt bæði ódýrari og einfaldari en með járnbraut. Í þeim löndum, þar sem báðar þessar tegundir farartækja hafa verið reyndar, eru menn nú heldur ekki lengur í neinum vafa.

Það er ekki eingöngu, að bifreiðar hafi þar náð undir sig flutningum frá járnbrautunum á stuttum leiðum, 100 til 150 km vegalengdum, heldur hafa þær einnig

fullilega náð yfirtökunum á 200 km vegalengdum og lengri leiðum. Einkum á þetta við um flutninga á búvörum, ekki hvað sízt lifandi búpenings.

Þessi breyting á flutningstækjum hefur í öllum löndum orðið svo gagnger, að fjárhagsleg afkoma járnbrautanna er í mjög alvarlegri hættu, og alls staðar er stefnt að því með ýmsum ráðum að gera þær breytingar á rekstri þeirra í náinni framtíð, að ríkið verði ekki fyrir stórtjóni, og einstök járnbrautarfélög tapi ekki eignum sínum algerlega.

Þar sem um mikinn og þungan flutning er að ræða, svo sem í iðnaðarlöndum, má að sjálfsögðu ráða bót á þessu með því að flytja léttflutning á bifreiðum á stutt-leiðum, en þungaflutninginn á járnbrautum á langleiðum. Þar sem járnbrautir flytja aðallega léttflutning fremur stuttar leiðir, hefur venjulega ekki verið annars úr-kostar, en að banna flutninga með bifreiðum, eða hætta rekstri járnbrautanna.

Að banna bifreiðaflutninga (Skýring vegamálastj.: Hér er átt við sérleyfis-veitingar og fasta áætlunarflutninga.) mætir ætíð svo mikilli andúð hjá þeim, er þeirra þurfa, að það má teljast óframkvæmanlegt, þegar til lengdar lætur, enda tæp-lega verjandi, og recur þá ætíð að því, að hætta verður rekstri járnbrautar á þessum leiðum.

Hér í Noregi er það álit manna, að við hljótum að neyðast til þess á næstu árum að hætta rekstri járnbrauta á allmörgum stuttum leiðum, og hér í landi dettur nú engum lengur í hug lagning járnbrautar, þar sem aðstæður eru líkar því, sem er á Íslandi, heldur óska menn, að vegirnir séu hættir, til þess að greiða fyrir bif-reiðasamgöngum.

Í héruðum, þar sem Stórþingið hefur ýmist samþykkt, að lagðar skuli járn-brautir eða haft þær oftárlega á baugi, falla nú íbúarnir smátt og smátt frá slíkum kröfum. Líta þeir þó vitanlega svo á, að slík samþykkt sé héraðinu svo mikils virði, að þeir vilja ekki að fallið verði frá henni, án þess að eitthvað komi í aðra hönd, en þeim er það alveg ljóst, að geti þeir fengið ríkisframlag til vegabóta eða reksturs sérleyfisbifreiða, þá kæra þeir sig alls ekki um járnbrautina, þó jafnvel fram-lagið væri aðeins brot af þeim halla, er yrði á rekstri járnbrautarinnar.

Ég hef leitað álits um þetta samgöngumál Íslands hjá hérlendum mönnum, sem eru þaukunnugir samgöngumálum, og er ekki ástæða til að ætla annað en að þeir dæmi málið hlutdrægnislaust.

Þeir hafa allir verið á einu máli um það, að það væri tvímælalaust yfirsjón að fara nú að ráðast í lagningu járnbrautar að Ölfusá.

Eins og sakir standa nú, hlýt ég því að láta það álit í ljós, að ég tel bifreiða-brautina, bæði frá tæknilegu og hagfræðilegu sjónarmiði, þá einu réttu lausn á samgöngum milli Reykjavíkur og Ölfusár.

Ég verð að kannast við það, að mér er það ekki alveg sársaukalaust að verða að slá þessu föstu, þar eð ég er sjálfur sérfræðingur í járnbrautarmálum.

Hamri, 22. maí 1931.

Virðingarfyllst,

Sv. Möller.

(Sign.)

Þetta bréf ráðunauts ríkisstjórnarinnar í járnbrautarmálinu þarf ekki neinnar skýringar með, en þó má bæta því við, að frá því er bréfið var ritað og fram til stríðs-byrjunar, fór notkun bifreiða á Norðurlöndum til fólks- og vöruflutninga mjög ört vaxandi, og breyttist aðstaðan enn frekar járnbrautinni í óhag.

Í áætlun um rekstur járnbrautarinnar frá Reykjavík að Selfossi, sem gerð var af Sv. Möller 1923, var gert ráð fyrir, að á tíunda rekstrarári væri flutt með járnbrautinni 12600 tonn af vörum og fólksflutningar næmu 4990000 mannk. Vöruflutningarnir á þessari leið, eins og þeir eru nú, eru miklu meiri en gert var ráð fyrir í áætluninni um járnbrautina, því að samkvæmt upplýsingum, sem vegamála-

skrifstofan hefur aflað sér hjá þeim, sem annast þessa flutninga, nam flutningsmagníð frá Reykjavík austur um Hellið leiðir árið 1943 um 37700 tonn-um. Aftir á móti reyndust fólksflutningar með áætlunarbifreiðum vera svipaðir og gert var ráð fyrir á tíunda rekstrarári járnbrautarinnar. En síðan áætlun um járnbrautina var gerð, hefur notkun fólksbifreiða í einkaeign farið mjög í vöxt.

Þó að flutningsmagníð hafi aukizt svona mikið fram yfir það, sem ráð var fyrir gert í rekstraráætlun járnbrautarinnar, þá verður aldrei nema lauslega gízkað á, hve miklu af þessum flutningi járnbrautin yrði aðnjótandi, þótt hún væri lögð. Það er því ekki hægt með nokkurri vissu að gera rekstraráætlun fyrir járnbraut á milli Reykjavíkur og Selfoss, nema með því að leggja hömlur á notkun bifreiða, og mun það ekki þykja gerlegt. En til þess að samgöngur milli Reykjavíkur og Selfoss verði viðunandi, þarf góðan bílveg milli þessara staða, hvort sem járnbraut er lögð eða ekki. Mundi sá vegur auðvitað gefa bifreiðum tækifæri til að keppa við járnbrautina, og er þá mjög hætt við, að rekstrarafkoma hennar væri í hættu stödd.

Þegar ekki er um meiri flutningaþörf að ræða en milli Reykjavíkur og Selfoss, er of dýrt að leggja og starfrækja tvenns konar samgöngutæki, bæði veg og járnbraut, og geti góður akvegur fullnægt samgöngubörfinni, þá er auðvitað sjálf-sagt að leggja aðeins hann, en ekki járnbrautina.

Vegarlendin, sem hér er um að ræða, aðeins um 60 km, er samkvæmt erlendri reynslu of stutt til þess, að þar geti járnbraut keppt við bifreiðar um flutninga. Þegar um svo stuttar vegalengdir er að ræða, um strjálbýli eins og hér, hafa bifreiðarnar alveg náð yfirtökum, nema þar sem þarf að flytja þungan og mikinn flutning til iðnaðar. Vörurnar, sem flytja þarf, eru hér mest smáar vörusendingar og landbúnaðarafurðir, einmitt þær vörur, sem bifreiðarnar hafa reynzt best samkeppnisfærar um. Við flutninga á þessum vörum taka bifreiðar vörurnar við húsdýr sendandans og skila þeim beint til móttakanda. Sparast því við það flutningur til og frá járnbrautarstöð og mikill umhleðslukostnaður.

Því hefur verið haldið fram, að samgöngur milli Reykjavíkur og Selfoss væru í snjóavetrum tryggari með járnbraut en eftir akvegi. Hér er þó aðeins um mjósporaða járnbraut að ræða, og munur á að haldi henni opinni og góðum akvegi ekki mikill, ef hann er nokkur. Er því ekki hægt að taka járnbrautina fram yfir akbrautina af þessari ástæðu.

Með skírskotun til framanritaðs er það álit nefndarinnar, að ekki sé rétt að leggja járnbraut á milli Reykjavíkur og Selfoss í náinni framtíð, heldur sé rétta lausnin á þessu samgöngumáli góður akvegur og fullkomnar fólks- og vöruflutningabifreiðar og bifreiðasamstæður.

V. Lýsing á vegstæðum.

Þessar leiðir er um að ræða milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins:

1. Helliðarleið,
2. Þrengslaleið,
3. Krýsuvíkurleið,
4. Þingvallaleið.

Allar þessar leiðir hafa verið rannsakaðar ýtarlega og vegstæðið mælt af verkfræðingum vegamálastjórnarinnar. Fer hér á eftir nokkur lýsing á leiðunum, og vísast um legu þeirra til uppdráttarins, er fylgir.

1. Helliðarleið. Núverandi vegur liggur mjög illa, er brattur, bugðóttur og á vegstæði, sem liggur mjög undir aðfenni. Ýmsar breytingar og umbætur hafa verið gerðar á veginum á undanförunum árum, en þær eru hvergi nærri fullnægjandi. Í snjóum teppist vegurinn víða, og hefur orðið að verja talsverðu fé árlega til snjómoksturs. Með stórvirkum snjóýtum hefur það borið allgóðan árangur hin síðari ár, en venjulega kemur tímabil, mislangt eftir snjóalögum,

á hverjum vetri, er vegurinn teppist algerlega, og oft er hann illfær, þó farinn sé. Nokkra vetur voru notaðar snjóbifreiðar, en þær eru algerlega ófullnægjandi fyrir þá umferð, sem þarna er.

Gert er ráð fyrir, að ekki verði gerðar verulegar breytingar á kaflanum frá Reykjavík til Lækjarbotna, sem er 17,0 km að lengd. Inn að Elliðaám eru engar breytingar, en upp Ártúnsbrekkuna að Árbæ þarf nýjan veg. Þaðan þarf víðast nokkra breikkun og sums staðar að hækka veginn í lautum og rétta úr bugðum, sérstaklega meðfram Hólmsá.

Frá Lækjarbotnum hefur verið mælt á litlegasta vegstæðið austur yfir Hellisheiði til Ölfusár. Það er víða allfjarri núverandi vegi, en leitast er við að þræða sem stytta leið með sérstöku tilliti til snjóalaga og bratta.

Frá Lækjarbotnum upp á Sandskeið er leiðin sunnan og vestan núverandi vegar. Frá Sæluhússásnum, vestan Sandskeiðs, er valin ný leið, norðan núverandi Sandskeiðsvegur, austur Sandskeið um Öldur og farið þvert yfir Svínahraunsveginn nokkru ofan við 25 km steininn. Þaðan er stefnt upp á Svínahraunsbruna, nálægt hliðunum norður af Þórishamri og haldið eftir Svínahraunsbrunanum, austan Blákolls og stefnt vestan Litla-Reykjafells í Neðri-Hveradalabrekku. Upp Hveradalina er farið eftir hraunbrúnni, sunnan núverandi vegar, og á háheiðinni fylgt vetrarveginum eftir Hverahlíðarásnum, en þar sem honum sleppir, haldið sömu stefnu spölkorn austur heiðina, sunnan Þjóðvegur, en þá sveigt norður fyrir veg (nál. 40 km steini) og haldið eftir ás, er sími liggur nú um, og loks um vetrarveg á Urðarási niður á Kambabrun. Þar sem veglína liggur ekki eftir hraunhryggjum eða ásum, er gert ráð fyrir háum vegi, sums staðar á löngum köflum allt að 3 m háum.

Sökum þess hve Hellisheiði er há, eru brekkur allangar upp á hana beggja vegna, og til þess að hallinn verði ekki meiri en 1:14, þarf miklar fyllingar.

Í Hveradalabrekkum þarf samtals á 600—700 m kafla 4—9 m fyllingu og niður Urðarásinn, austan heiðar, þarf á 300 m kafla 4—7 m fyllingu. En sérstaklega þarf þó miklar fyllingar í veginn niður Kamba. Þar þarf 4—6 m og allt að 10 m fyllingu á um 2 km kafla.

Alls staðar nema á Hellisheiði er gott um efni í vegfyllingu og mól meðfram vegstæðinu, en á Hellisheiði er hvort tveggja nokkuð langsótt. Í Ölfusi þarf að breikka brýr á Gljúfurá og Bakkaá, en ræsi eru fá og engar nýjar brýr. Vegarlengd frá Reykjavík hefur mælt 57,8 km.

Um 20 km af þessari leið liggja hærra en 200 m yfir sjó (frá Sandskeiði í Kamba), og á Hellisheiði eru 7 km meir en 300 m yfir sjó, þar af 3 km hærra en 350 m. Hæsti staðurinn mun vera á Hverahlíðarásnum nálægt 370 m yfir sjó.

Kaflinn frá Lækjarbotnum upp í Svínahraun hefur mjög oft verið athugaður að vetri til, og hefur þar glögglega komið í ljós, að þessi nýja leið er snjóléttari en núverandi vegur, oft alauð, þegar alger ófærð er á veginum á löngum köflum. Um veginn í Svínahrauni má geta þess, að þar hafa verið byggðir upp á síðustu árum nokkrir kaflar á svipaðan hátt og hér er gert ráð fyrir að byggja allan veginn í Svínahrauni. Þessir kaflar sýna, hversu verjast má snjó, ef vegurinn er hækkaður.

Hæsti hluti Hellisheiðar, eða sá hluti heiðarinnar, sem er meir en 300 m yfir sjó, er örðugasti hluti leiðarinnar vegna snjóa. Þar er oft ófærð vegna meiri snjókomu, þó að í Svínahrauni sé snjólétt, og þar tekur mun seinna upp snjó.

Nýja veglína yfir heiðina hefur verið valin, þar sem hæst ber á, að öðrum kosti hafður mjög hár vegur, og má vænta þess, að nýr vegur, byggður á þennan hátt, mundi verjast lengi, þó að ófærð væri á núverandi vegi.

2. **Þrengslaleið** er í aðaldráttum sú sama og mælt var fyrir járnbraut 1923 og nokkru síðar fyrir nýjum vegi. Þannig er vegstæðið nú um Hjallann ofan við Hjallahverfið nálægt járnbrautarstæðinu, en ekki niður með Torfdalslæk, eins

og áður hafði verið mælt fyrir vegi. Við breytingar, sem nú eru gerðar, styttest leiðin nokkuð.

Frá Lækjarbotnum er vegstæðið sameiginlegt með Hellisheiðarleið á rúmlega 10 km kafla upp í mitt Svinahraun, og er þeirri leið áður lýst, en þaðan er sveigt suður í Þrengsli um Lambafellshraun, vestan Meitilshlíða, suður milli Sauðafells og Meitiltags um Eldborgarhraun suður undir Krossfjöll. Þaðan er stefnt sunnan Lönguhlíðarhorns ofan Kerlingarbergs niður á Hjallann, sem er í fjallinu ofan við Hjallahverfið. Niður af Hjallanum er farið vestan Þurár laust við Þurárnúp, eftir Núpahrauni um Kröggólfsstaðamýri, þá sunnan Sandhóls og Kögunarhóls um Hvols- og Þórustaðamýrar að Selfossi. Hvergi eru verulegar brekkur á þessari leið. Mest fylling er í brekku upp á Svinahraunsbruna, 5—7 m, og allt að 9 m fylling á 250 m kafla, og er þetta á þeim kafla, sem Hellisheiðar- og Þrengslaleiðirnar eru sameiginlegar.

Lengsta brekka á leiðinni er ofan við Kerlingarberg niður á Hjallann um 500 m, þar af á 200 m 3—4 og allt að 6 m fylling.

Um mýrlendið austan við Þurá þarf mjög háan veg, því mýrin er mjög blaut, og þarf brýr á Varmá, Gljúfurá og Bakkaá, frá 10—14 m langar. Á þessum kafla þarf og nokkuð af ræsum, en á öðrum köflum eru fá ræsi og litil.

Fyllingarefni og mól er víðast nærtækt. Vegarlengd hefur mælt 61,3 km.

Af leiðinni eru 16—20 km um og yfir 200 m yfir sjó, frá Sandskeiði suður fyrir Meitilhlíðar. Hæsti kafli leiðarinnar er Svinahraunið, það er um 250 m yfir sjó og kemst upp í 265—270 m.

Snjóalögum á leiðinni frá Lækjarbotnum upp undir Kolviðarhól hefur áður verið lýst með Hellisheiðarleiðinni, en veglínan um Þrengsli liggur á sömu slóðum og mælt var fyrir járnbrautinni á árunum 1922—23, og hafa snjóalög verið athuguð frá þeim tíma.

Þegar snjóalög á þessari leið hafa verið skoðuð, hefur einnig að jafnaði verið farið um Hellisheiði um leið, til þess að fá samanburð á leiðunum. Hefur þá komið í ljós, að á hæsta hluta Hellisheiðar (yfir 300 m hæð) hefur oft verið samfelldur mikill snjór, enda þótt aðeins væru stakir skaflar í Svinahrauni og Þrengslum og þó að snjór hafi verið í Svinahrauni og suður á Lambafellshraun, skiptir oftast um, þegar kemur suður með Meitilshlíðum, og í Eldborgarhrauni er yfirleitt snjólétt og eins á Hjallanum niður í Ölfusið.

3. **Krýsuvíkurleið.** Unnið hefur verið að vegagerð þessa leið síðan 1936, og verður vegurinn í haust kominn nokkuð suður fyrir Krýsuvík, eða um 38,0 km frá Reykjavík, nýlagning frá Hvaleyrarholti er 25 km, en að austan frá vegamótum hjá Hveragerði áleiðis til Selvogs 19,0 km, og er það einnig nýlagning. Samtals verður þannig lokið um 44 km, og eru þá enn ógerðir 30,5 km milli Krýsuvíkur og Selvogs. Leið þessi milli Reykjavíkur og Selfoss er 100,5 km og getur því ekki komið til greina, nema sem varaleið til flutninga, er snjór teppir aðrar leiðir, enda vegagerð ráðin þar í þeim tilgangi og vegabreidd því hvergi gerð yfir 5,0 m.

Á ógerða kaflanum milli Krýsuvíkur og Selvogs um 16,7 km, er vegstæðið um hraun, en frá Hlíðarvatni tekur við Selvogsheiðin, og er þar ógerður um 13,8 km kafli. Vegstæðið er allt að heita má um flatt land. Á köflum er apalhraun, sem ekki er örðugt að vinna, en helluhraunskafklar beggja megin við Herðisarvík nokkuð örðugir. Gert er nú ráð fyrir að leggja veginn ofan við Hlíðarvatn, og þarf þá enga brú á Vogsós. Á 400 m kafla meðfram vatninu er mjög örðugt vegstæði um stórgrýtisurð, en þarna við vatnið eru aðalofaniburðarnámur vegarins á löngum kafla, og hefði að öðrum kosti þurft að leggja þangað aukaveg.

Af leiðinni eru rúmir 20 km meira en 100 m yfir sjó, þar af um 12 km meðfram Kleifarvatni, ýmist undir eða yfir 150 m yfir sjó. Hæstu staðirnir eru á Syðri Stapa og á Selvogsheiði, tæplega 180 m yfir sjó.

Hraunið frá Reykjanesbraut að Vatnsskarði er fremur snjólétt, en hækka þarf þó veginn á nokkrum stöðum.

Í norðaustan byljum hefur iðulega skefllt alveg yfir veginn á stuttum kafla í há-Vatnsskarði (172 m yfir sjó), og á köflum við Kleifarvatn hafa komið allmiklir skaflar á veginn.

Eftir að kemur suður fyrir Krýsuvík, liggur vegurinn um láglandi, og mætti jafna þeirri leið við veg í Ölfusi um snjóalög eða búast við, að hann verði jafnvel snjóléttari.

Mestur hluti leiðarinnar liggur nálægt sjó. Lengst frá sjó er hann við norðurenda Kleifarvatns, um 13 km.

4. **Þingvallaleið** hefur undanfarin ár verið varaleið á vetrum og kemur ekki til greina sem aðalleið, með því að vegarlengdin frá Reykjavík til Selfoss er 92 km.

Leið þessi þarf ýmissa endurbóta, hækkun vegar á köflum og breikkun, og hefur þó allmikið verið að því gert á undanförunum árum.

Frá Reykjavík um Mosfellssveit að vegamótum Þingvallavegar, 16,80 km, má telja, að umbótum sé lokið. Nýi Þingvallavegurinn er 21,73 km, og þarf enn að hækka hann og breikka á köflum. Þaðan að Torfdalslæk þarf og að hækka nokkra kafla. Þá kemur 2 km kafli, sem þarf að leggja nýjan veg sérstaklega vegna aðfennis. Einnig þarf sumpart umbætur, en sumpart nýjan vetrarveg þaðan um Skálabrekkuás nær því að Kárastöðum. Um Þingvelli þarf allverulegar umbætur, sérstaklega um Vellina og hjá gjánum.

Þá hefur verið fyrirhugaður nýr vegur frá Nikulásargjá um Þingvallahraun, 3,6 km austur á enda Sogsvegarins í Vatnsvíkinu. Endurbætur Þingvallavegar hafa verið miðaðar við, að hann verði fullgerður með 5,5 m breidd.

Um 50 km af þessari leið eru hærrí en 100 m yfir sjó, frá því nokkru ofan við Laxnes í Mosfellssveit að Kaldárhöfða í Grímsnesi, og þar af eru 16 km meir en 200 m yfir sjó, eða frá því nokkru ofan við Seljabrekku í Mosfellsdal, yfir Mosfellsheiði suður undir Torfdalslæk í Þingvallasveit. Hæsti staðurinn er á Mosfellsheiði, talinn 269 m yfir sjó. Um þessa leið er það að segja, að hún hefur að jafnaði reynzt að miklum mun snjóléttari en Hellisheiði, enda er Hellisheiði allt að 100 m hærrí á kafla. Þá má á það benda, að leiðin liggur mun fjær sjó en Hellisheiðar- og Þrengslaleið, og er því hættara við snjóþyngslum í snjóavetrum á öllum kaflanum, sem er meir en 100 m yfir sjó.

Þó að leiðir þessar hafi verið mældar allnákvæmlega og áætlanir miðaðar við þær mælingar, má gera ráð fyrir, að við áframhaldandi rannsóknir og athuganir kunni að koma í ljós, að æskilegt þyki að breyta vegstæði lítils háttar á einstökum köflum.

VI. Lýsing á gerð vegar um aðalleið.

1. Undirbygging:

- a. Jarðýtu er gert ráð fyrir að nota við undirbyggingu vegarins, þar sem því verður komið við. Er þá breidd fyllingar höfð nokkru meiri en væri, ef unnið væri með mannafla. Aðeins efsti hluti vegarins er hlaðinn upp, til að halda að ofaniburðinum. Er til þess notuð ýmist snidda eða grjót, eftir því hvort er ódýrara í hverju tilfalli. Gert er ráð fyrir, að í þessa hleðslu fari 0,44 m³ á lengdarmetra víðast hvar. Á Sandskeiði er þó gert ráð fyrir meiri hleðslu á vegkantinn, eða 1,0 m³, og í Öldum 0,75 m³ á lengdarmetra.

Verð á vinnu með jarðýtu í undirbyggingu vegarins er áætlað kr. 2.50—kr. 5.00 á teningsmetra eftir aðstæðum.

- b. Skurðgröfu er gert ráð fyrir að nota í mýrum, og eru 20—22 m ætlaðir milli skurða. Uppmökstur úr skurðunum (12 til 20 teningsmetrar á lengdarm) er látinn síga og því næst jafnaður með jarðýtu. Kantkleðsla er snidda, áætluð frá 0,33—0,75 m³ á lengdarmetra.

Verð á vinnu með skurðgröfu er áætlað kr. 3.00 hver teningsmetri.

c. Þar, sem hvorki er hægt að nota jarðýtu né skurðgröfu við undirbyggingu vegarins, í slæmum hraunum eða urðarholtum, er gert ráð fyrir að nota yfirleitt aðflutt efni. flutt að í stórum bilum, er mokað er á með ámokstursvélum, einnig er gert ráð fyrir að nota þar til hentugar vélyftur til að draga að efni, sem til er utan við vegstæðið, og lyfta því upp í veginn. Kantahleðsla er eins og áður, ýmist grjót eða snidda, 0,33 m³ l. m.

Verð á aðfluttu efni í undirbyggingu er áætlað kr. 6.00—kr. 8.00 hver teningsmetri.

2. Yfirbygging:

Teningsmál í yfirbyggingu vegarins er haft misjafnlega mikið eftir landinu, sem vegurinn er byggður á, og því fyllingarefni, sem notað er í undirbygginguna.

Á Sandskeiði t. d. eru aðeins ætlaðir 2,0 m³, í hrauni 3,0 m³, í mólendi og þurrlandum mýrum 4,0 m³, en í blautum mýrum 11,0 m³, þar af 3,0 m³ sérstaklega valinn ofaniburður, hitt hraunfylling eða stórgerð mól.

Við vinnslu og flutning á ofaniburði er gert ráð fyrir að nota ámokstursvélar og jafnframt jarðýtu til að losa mól, þar sem þess er þörf.

3. Ræsi og brýr:

Brýr og öll stór ræsi eru úr járnþentri steinsteypu, en minni ræsi úr steiptum pípum. Brýr og ræsi eru áæltuð með 6,0 m akbreidd.

4. Bugður verða ekki krappari en með 300—400 m bogageisla og yfirleitt flestar enn þá vægari og draga því ekki úr hæfilegum ökuhraða, þó verður ef til vill ekki komið hjá því að hafa eina bugðu í Þverbrekkum á Þrengslaleið með um 100 m bogageisla, og á Hellisheiði verða nokkrar bugður í Kömbum með innan við 50 m bogageisla.

5. Halli er ákveðinn mestur 1:14, enda má hann ekki vera meiri á steinsteiptum vegum.

6. Fyllingarefni og mól:

Það hefur verið athugað allnákvæmlega meðfram áætluðu veglínunum, hvar fánlegt er fyllingarefni í undirbyggingu, þar sem flytja þarf það að, svo og hvar ofaniburð er að fá í yfirbyggingu, og hefur verð á þessu efni verið miðað við þær aðstæður og áætlað kr. 5.00—kr. 15.00 hver teningsmetri.

7. Vinnuvegir o. fl.

Við áætlanirnar er bætt lagningu nokkurra vinnuvega til að komast að fyllingarefni eða ofaniburðarefni, ca. 3—4 km á hvorri leiðinni af 3,5 m breiðum vegi og á leið um Þrengsli 2 km löngum vegi 4,5 m breiðum að núverandi vegi neðst í Hveradölum.

8. Steyptur vegur:

Þó að vegurinn sé í fyrstu byggður sem malarvegur 8,75 m breiður, er gerð hans öll miðuð við, að síðar sé bætt ofan á hann slitlagi úr steinsteypu. Breidd þess er áætluð 6,00 m. Við hækkan vegarins með steinsteypulaginu mjókkar hann svo, að fullgerður verður hann 8,0 m breiður eða 1,0 m breið malarbrún utan við steypuna hvorum megin.

VII. Kostnaðaráætlanir.

Eins og um getur í fyrrnefndri þingsályktun, er svo ráð fyrir gert, að nefndin skili kostnaðaráætlunum um þær framkvæmdir, er hún leggur til, að gerðar verði til samgöngubóta á þessu svæði.

Nefndin kynnti sér strax í upphafi starfs síns kostnaðaráætlanir þær og mælingar, er fyrir lágu í skrifstofu vegamálastjóra. Við nánari rannsókn og umræður um þessi mál varð nefndin sammála um það, að gera þyrfti ýtarlegar kostnaðaráætlanir um hinar ýmsu leiðir, samræma eldri áætlanir og gera nýjar athuganir

og mælingar á nokkrum stöðum, og tók vegamálastjóri að sér að láta framkvæma þessi störf í skrifstofu sinni.

Nefndin ræddi allýtarlega um vinnuaðferðir, afköst véla og einingarverð við þessa framkvæmd. Eftir að nefndin hafði orðið sammála um þessi atriði í öllum höfuðdráttum, fullgerði vegamálskrifstofan áætlanir sínar á þeim grundvelli.

Í kaflanum hér að framan, um gerð vegarins, er lýst að nokkru með hverjum einingarverðum reiknað er. Því til viðbótar skal þess getið, að til grundvallar er lagt tímakaup verkamanna í dagvinnu kr. 2.45 og verðlagsvísitala 270.

Sömuleiðis er aðkeypt efni og flutningur með líku verði og hér er nú. Véla- vinna öll er áætluð með sömu leigu og vegagerðin reiknar fyrir sínar vélar.

Hér fara á eftir niðurstöðutölur þessara kostnaðaráætlana. Áætlanirnar sjálfar, sem eru mjög ýtarlegar og sundurliðaðar í öllum atriðum, eru geymdar á vegamálskrifstofunni:

A. Kostnaðaráætlunir um malarveg.

1. Kambaleið. (Lækjarbotnar—Selfoss).	km	kr.
a. Lækjarbotnar—Sandskeið	3,90	635400.00
b. Sandskeið—Svínahraun	3,90	587900.00
c. Svínahraun—Neðri Hveradalir	6,20	1565000.00
d. Neðri Hveradalir—Kambabrún	9,60	2940800.00
e. Kambabrún—Hveragerðisrétt	4,60	2499200.00
f. Hveragerðisrétt—Bakkaá	5,05	449600.00
g. Bakkaá—Klettsbeygja	6,97	840600.00
h. Klettsbeygja—Ölfusá	0,58	86700.00
	<hr/>	<hr/>
	40,8	9605200.00
 2. Þrengslaleið (Lækjarbotnar—Selfoss).	km	kr.
a. Lækjarbotnar—Sandskeið	3,90	635400.00
b. Sandskeið—Svínahraun	3,90	587900.00
c. Svínahraun—Þrengsli	6,45	1304200.00
d. Þrengsli—Langahlið	9,50	1372000.00
e. Langahlið—Ölfusmýrar	9,20	1344600.00
f. Ölfusmýrar—Bakkaá	3,80	1035700.00
g. Bakkaá—Klettsbeygja	6,97	840600.00
h. Klettsbeygja—Ölfusá	0,58	86700.00
	<hr/>	<hr/>
	44,3	7207100.00
 3. Elliðaár—Lækjarbotnar, endurbætur.	km	kr.
Endurbygging og lagfæring vegar á þessum kafla, lausleg áætlun	11,7	1000000.00
4. Krýsuvíkurlleið, ógerðir kaflar	30,5	2665000.00
5. Endurbætur á Þingvallaleið.		
1. Frá Mosfellssveitarvegi að vegamótum gamla Þingvallavegar	21,73	315000.00
2. Gamli Þingvallavegurinn að Almannagjá	9,85	458000.00
3. Um Þingvelli austur yfir Nikulásargjá	1,72	191000.00
4. Nýr vegur um Þingvallahraun	3,60	238000.00
	<hr/>	<hr/>
	36,90	1202000.00

B. Kostnaðaráætlun um steypant veg.

Um byggingu steypst slitlags á vegum hefur nefndin gert allýtarlegar kostnaðaráætlunir. Hefur þar verið gengið út frá sama kauplagi og við aðrar áætlanir (tíma-

kaup verkamanna 2.45 kr. á klst. að viðbættri verðlagsvisitölu 270 stig), og reiknað með svipuðu verðlagi á erlendu efni (sementi og járn) og nú er. Þar sem erlent efni er allverulegur hluti kostnaðarins, þótti nefndinni rétt að gera sér grein fyrir kostnaðinum við mismunandi verðlag.

Niðurstöðutölur þessara kostnaðaráætlana eru sem hér segir:

Kauplag	Verð á sementi	Kostnaður pr. km af vegi
1. óbreytt	250.00	250000.00
2. —	200.00	229000.00
3. —	150.00	208000.00

Þessi kostnaður sundurliðast þannig:

Við lið 1:

Mannavinna	kr. 47800.00	eða	19,1 %
Vélaleiga og vélgæzla	— 69700.00	—	27,8 —
Verkstjórn, verkamannakostnaður o. fl.	— 27500.00	—	11,0 —
Erlent efni (sement og járn)	— 105000.00	—	42,1 —
	<hr/>		
	kr. 250000.00		100,0 %

Við lið 2:

Mannavinna	kr. 47800.00	eða	20,8 %
Vélaleiga og vélgæzla	— 69700.00	—	30,3 —
Verkstjórn, verkamannakostnaður o. fl.	— 27500.00	—	12,1 —
Erlent efni (sement og járn)	— 84000.00	—	36,8 —
	<hr/>		
	kr. 229000.00		100,0 %

Við lið 3:

Mannavinna	kr. 47800.00	eða	22,9 %
Vélaleiga og vélgæzla	— 69700.00	—	33,5 —
Verkstjórn, verkamannakostnaður o. fl.	— 27500.00	—	13,2 —
Erlent efni (sement og járn)	— 63000.00	—	30,4 —
	<hr/>		
	kr. 208000.00		100,0 %

Í ofangreindri sundurliðun er vélaleiga ekki látin breytast við lækkun á erlendu efni, þar sem búast má við, að festa þurfi fljótlega kaup á vélum til þessara framkvæmda eða áður en veruleg verðlækkun á þeim eigi sér stað. Um fyrirkomulag á framkvæmd þessa verks verður ekki rætt ýtarlega hér. Þó má geta þess, að gert er ráð fyrir að hægt sé að vinna að steypu á veginum 4—4½ mánuð árlega. Reiknað er með, að unnið sé í vaktaskiptum allt að 18 klst á sólarhring og kaup manna reiknað 15% hærra af þeim orsökum. Gert er ráð fyrir, að notuð verði fullkomin og afkastamikil tæki við steypuna.

Fer hér á eftir yfirlit yfir kostnað við byggingu steyppts slitlags á veginn frá Elliðaám að Selfossi um Þrengsli og Kamba. Gert er ráð fyrir 6,0 m akbreidd á vegi. Niðurstöðutölur kostnaðaráætlana eru þessar:

- Miðað við svipað verðlag og nú, þ. e. a. s. sementsverð 250.00 kr. pr. tonn og kauplag um 6.60 pr. klst. við verkamannavinnu.
Einingarverð pr. km. vegar kr. 250000.00.
 - Kostnaður við Þrengslaleið 56,0 km á kr. 250000.00 kr. 14000000.00
 - Kostnaður við Kambaleið 52,5 km á kr. 250000.00 — 13125000.00
- Miðað við verðlag nokkru lægra en nú, eða sementsverð kr. 200.00 pr. tonn og kaup verkamanna hið sama kr. 6.60 pr. klst.
Einingarverð pr. km vegar kr. 229000.00.
 - Kostnaður við Þrengslaleið 56,0 km á kr. 229000.00 kr. 12800000.00
 - Kostnaður við Kambaleið 52,5 km á kr. 229000.00 — 12000000.00

C. Nokkur atriði um vélakaup og framkvæmd.

Kostnaðaráætlanir þessar eru gerðar eins og venja er til á vegamálastofunni og vélaleiga reiknuð eins og Áhaldahús vegagerðanna leigir tækin til hinna ýmsu framkvæmda vegagerðanna nú. Nefndinni er hins vegar ljóst, þar sem um svo stórfellda framkvæmd er að ræða sem hér, að til öflunar allra þeirra véla, sem gert er ráð fyrir að nota þurfi strax við þessar framkvæmdir, nægir ekki venjuleg fjárveiting, er vegagerðin hefur til vélakaupa. Hefur nefndin komið að þeirri niðurstöðu, að ætla þurfi í fjárlögum fyrstu tvö ár tímaáætlunarinnar (sjá síðar) kr. 500000.00 hvort árið til viðbótar.

Áhöld þessi verða vitanlega mikils virði að framkvæmd lokinni, en ekki verður farið nánar inn á það atriði hér.

Í kostnaðaráætlunum þessum er heldur ekki gert ráð fyrir kostnaði við yfirumsjón þessara framkvæmda. Þúast má við, að til að stjórna þeim og til yfirumsjónar þurfi 1—2 verkfræðinga, ásamt 2—3 aðstoðarmönnum. Þýðir það aukinn kostnað við stjórn vegamála, en sá kostnaður var ekki tekinn með í áætlunum, þar sem það hefur ekki verið venja við hliðstæð verk.

VIII. Samanburður á leiðum.

Það er ljóst, að vegna þess hve hinar leiðirnar eru miklu lengri, koma aðeins Hellisheiðarleið, 57,8 km löng, og Þrengslaleið, 61,3 km löng, til greina sem aðalleið. Vegalengdarmunurinn er 3,5 km, en á móti þeim mun kemur, að Þrengslaleiðin liggur miklu lægra yfir sjó og er brattaminni.

Nú er það vitanlegt, að jafnvel þó vegarstæðið og hæð vegar sé valið með tiliti til þess að forðast sem mest snjóþyngsli, þá er snjókoma allmiklu meiri hér eftir því, sem hærra dregur, og má telja vafalaust, að hættara sé við, að Hellisheiði teppist en Þrengslin, en það er einmitt ekki sízt vegna öryggisleysis vetrarflutninganna, sem talið er nauðsynlegt að fá fullkomnar endurbætur á veginum austur. Athuganir á vegstæðinu um Þrengslin hafa oft verið gerðar af verkfræðingum vegamálastjórnarinnar undanfarna vetur, og þykir mega fullyrða, að snjóalög séu þar ólíkt minni en á Hellisheiði.

Vegna meiri bratta á Hellisheiðarleið og meiri snjóþyngsla þar hefur nefndin orðið sammála um, að hiklaust beri að velja Þrengslaleið og að þar verði tryggari samgöngur milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins.

Svo sem kostnaðaráætlanir sýna, er malarvegur um Hellisheiði áætlaður um 2,4 millj. kr. dýrari en um Þrengslin, eða sem næst 9,60 millj. kr. móti 7.2 millj. kr., og má einnig líta á það í þessu sambandi. Munar hér mestu um, hve uppfylling í veg á Hellisheiði og Kambavegur verður dýr. Hins vegar minnkar þessi mismunur samkvæmt áætlun um rúm 800 þús. kr., ef miðað er við steiptan veg.

Að því er snertir flutningskostnað, þá er hann vitanlega hærri að öðru jöfnu á lengri leið, en hér kemur til greina Þrengslaleið í hag, að brekkur eru þar mun minni.

Hinar leiðirnar báðar, um Krýsuvík og um Þingvelli, hefur nefndin einnig kynnt sér, svo og kostnaðaráætlanir um vegabætur á þeim, er vegamálastjórnin hefur gert.

Auk þess, sem þær eru aðalsamgönguleiðir um þær sveitir, er þær liggja um, verða þær einnig báðar varaleiðir á veturnum, ef Þrengslaleið skyldi teppast einhvern tíma.

Vegalengdir á leiðum þessum eru sem hér greinir:

1. Hellisheiðarleið	57,8 km.
2. Þrengslaleið	61,3 —
3. Krýsuvíkurlleið	100,5 —
4. Þingvallaleið	92,0 —

IX. Tímaáætlun um framkvæmdir.

Þær framkvæmdir, sem nefndin leggur til að gerðar verði til samgöngubóta við Suðurlandsundirlendið, eru, eins og áður hefur verið getið um, í höfuðdráttum þessar:

1. Nýlagning og endurbætur malarvegjar frá Elliðaám við Reykjavík að Selfossi um Þrengsli, eins og þeirri leið er lýst hér að framan.
 2. Bygging varanlegs slitlags úr steinsteypu með 6,0 m akbreidd á ofangreindan malarveg.
 3. Lagning Krýsuvikurvegar milli núverandi vegarenda í Krýsuvík og vegar í Ölfusi austan Selvogsheiðar.
 4. Endurbætur og nýbygging á Þingvallavegi, eins og um er getið hér að framan.
- Nefndin hefur rætt ýtarlega um tilhögun og tímaröð þessara framkvæmda og orðið sammála um, að leggja þeri áherzlu á, að aðalleiðin, vegur um Þrengsli, verði lagður fyrst og framkvæmdum í þeim málum hraðað eftir föngum. Telur nefndin mikla nauðsyn bera til, að aðalleiðin verði fullgerð á sem skemmstum tíma og hefur gert sér grein fyrir því, í hverjum áföngum framkvæma þeri þetta mannvirki, og leggur til grundvallar tillögum sínum eftirfarandi tímaáætlun:

1. ár: Nýbygging malarvegjar um Þrengsli frá vegamótum í Svínahrauni að vegamótum austan Þurár, samkvæmt kostnaðaráætlun	kr. 3880000.00
2. ár: a. Endurbætur malarvegjar frá Elliðaám að Lækjarbotnum	kr. 1000000.00
b. Nýlagning malarvegjar frá Lækjarbotnum að vegamótum í Svínahrauni	— 1220000.00
c. Framræsla vegstæðis í Ölfusi	— 750000.00
d. Nýlagning malarvegjar í Ölfusi (Núpahraun)	— 150000.00
e. Undirbúningur að byggingu steypis vegar	— 500000.00
Samtals unnið á 2. ári fyrir	— 3620000.00
3. ár: a. Nýbygging malarvegjar í Ölfusi	kr. 800000.00
b. Steyptur vegur	— 2930000.00
Samtals unnið á 3. ári fyrir	kr. 3730000.00
4. ár: a. Lokið við malarveg í Ölfusi	kr. 410000.00
b. Steyptur vegur	— 3250000.00
Samtals unnið á 4. ári fyrir	— 3660000.00
5. ár: Steyptur vegur	— 3660000.00
6. ár: Steyptur vegur	— 3660000.00
Samtals	kr. 22210000.00

Eins og af þessari tímaáætlun sést, er gert ráð fyrir, að hægt verði að nota Þrengslaleið þegar að einu ári liðnu, frá því verkið er hafið. Yrði þá notaður núverandi vegur upp í Svínahraun, en fyrir austan heiði Selvogsvegur frá Þurá að vegamótum hjá Hveragerði og þá væntanlega með nauðsynlegum endurbótum. Þaðan yrði svo núverandi vegur að Ölfusá notaður. Þannig yrði í höfuðdráttum umferð hagað fyrstu fjögur árin, þangað til samfelldur malarvegur um Þrengslaleið væri fullbyggður, eins og honum er lýst hér að framan.

Steypta veginum er ráðgert að ljúka á fjórum síðustu árum áætlunarinnar og búizt við, að byrjað verði við Elliðaár og haldið austur.

Gera verður ráð fyrir, að halda þurfi við Hellisheiðarvegi fyrstu fimm árin að einhverju leyti, eða þangað til steyptur vegur er kominn samfelldur austur að vegamótum hjá Þurá. Eftir þann tíma má búast við, að Hellisheiðarvegur frá Skíðaskála austur að Hveragerði verði lagður niður. Hins vegar má ætla, að núverandi

Ölfusvegur verði í framtíðinni notaður sem innansveitarvegur frá Hveragerði og austur.

Enn fremur gerir nefndin ráð fyrir því, að leggja þurfi vegspotta frá Þrengslaleið að núverandi Hellisheiðarvegi (nálægt Litla-Reykjafelli), til samgangna við Skiðaskálann og Kolviðarhól og sem aðdráttarveg, meðan unnið er í Svínahrauni og Þrengslum.

Nefndin hefur rætt mjög um varaleiðir til frekari öryggis fyrir vetrarumferð, ef Þrengslaleið skyldi ekki reynast alveg trygg, og þá Þingvallaveg sem fyrstu varaleið og Krýsuvíkurveg sem aðra varaleið. Þar sem þegar er kominn dágóður vegur um Þingvallaleið, sem oft hefur reynzt vel sem varaleið, en þó ekki fullnægjandi, telur nefndin, að rétt sé að ljúka sem fyrst vegi um Krýsuvíkurlleið, án þess þó að dregið verði við það úr nauðsynlegum framkvæmdum á aðalleið.

Af Krýsuvíkurvegi eru nú ólagðir 30,5 km, og er kostnaður þeirra framkvæmda áætlaður hér að framan á kr. 2665000.00.

Enn fremur er nefndinni ljóst, að til þess að Þingvallaleið komi að fullum notum sem fyrsta varaleið, þarf að gera töluverðar umbætur á núverandi vegi, og hefur sá kostnaður verið áætlaður kr. 1200000.00.

Nefndin sér ekki ástæðu til að gera sérstaklega tímaáætlun um framkvæmdir á varaleiðunum, en telur, að meginhluti af umbótum á Þingvallavegi megi bíða, þar til vegur um Krýsuvíkurlleið er fullgerður.

X. Ályktun.

Með tilvísun til framanritaðrar greinargerðar er nefndin sammála um, að samgöngur milli Reykjavíkur og Suðurlandsundirlendisins verði tryggðar með mestu öryggi með þeim framkvæmdum, er hér segir:

1. Lagður verði vandaður vegur með slitlagi úr steinsteypu um svonefnda Þrengslaleið svo fljótt, sem fært þykir vegna kostnaðar.
2. Vegur þessi allur verði fyrst í stað gerður sem malarvegur, en slitlag úr steinsteypu verði sett á hann svo fljótt, sem einstakir kaflar hans teljast nægilega signir og þjappaðir af umferðinni.
3. Unnið verði að vegaf framkvæmdum þessum, sem áætlaðar eru að kosta samtals um 22.2 millj. kr. króna, miðað við núgildandi verðlag, með nokkuð jöfnu árlegu framlagi úr ríkissjóði, eða um 3,7 millj. kr. í 6 ár. Verði þessi upphæð tekin í fjárlög fyrir 1946 sem fyrsta framlag af sex.
4. Til frekara öryggis og vegna almennrar samgönguþarfar verði hraðað lagningu Krýsuvíkurvegar á næstu árum, einnig verði gerðar umbætur á Þingvallaleið, og verði fé veitt til vegabóta þessara í fjárlögum eftir því, sem fært þykir.

Reykjavík, í nóvember 1945.

Geir G. Zoëga. Árni G. Eylands. Árni Snævarr.
Gunnar Benediktsson. Ingimar Jónsson.